

# Portul Constanța – rută esențială a traficului de mărfuri în regiunea Mării Negre

4 august 2022

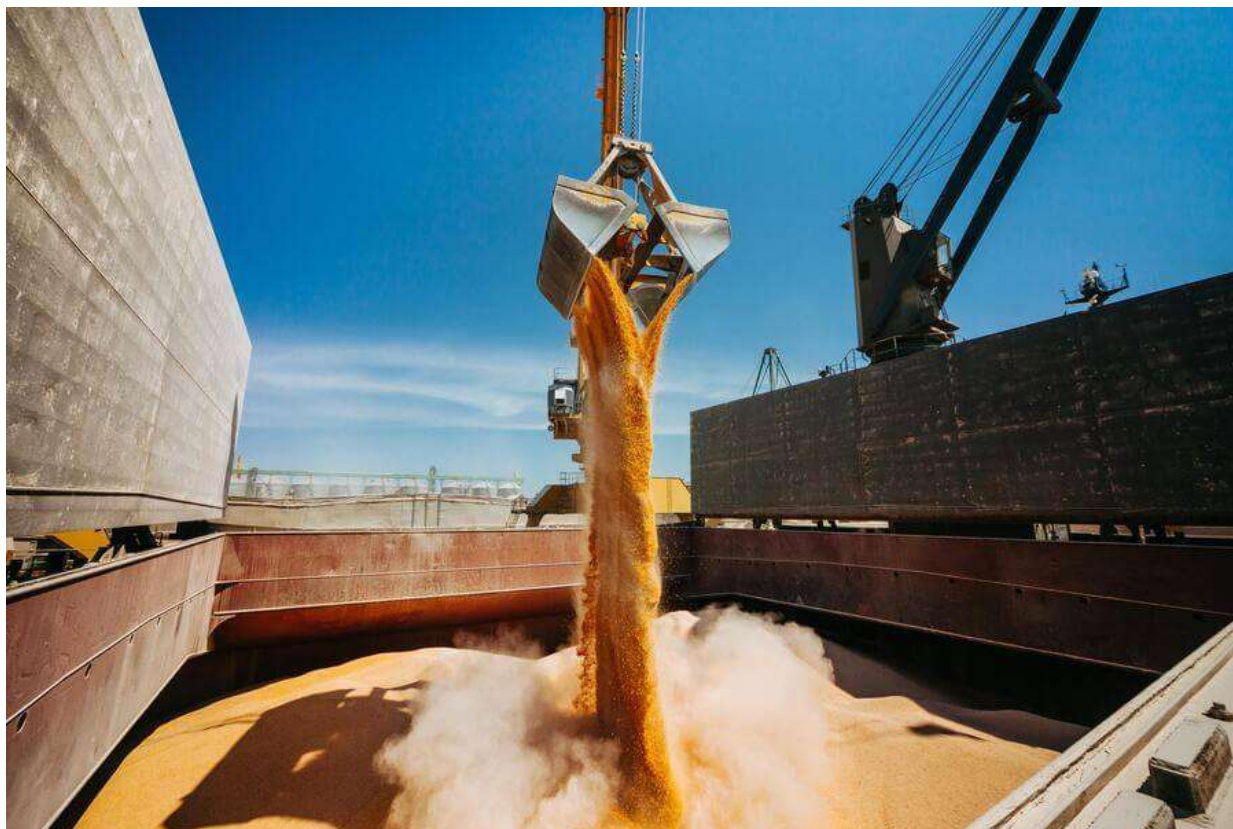


Foto: Socep

**Portul Constanța, cel mai mare port de la Marea Neagră și un important hub de cereale, a devenit odată cu izbucnirea războiului din Ucraina o rută esențială a traficului de mărfuri în regiune și la nivel mondial.**

Rămași fără alternative de a exporta mărfurile, odată cu închiderea porturilor ucrainene, exportatorii și freight forwarderii din Ucraina au fost nevoiți să folosească portul Constanța ca rută pentru a trimite mărfurile, în special cerealele către țări din Africa, Asia etc.

De la începutul războiului, din 24 februarie 2022, peste 1,73 milioane de tone de marfă venite din Ucraina au tranzitat Portul Constanța, dintre care 1.165.319 tone au fost cereale. Fluxurile de marfă redirectionate către Constanța în săptămânile și lunile care au urmat începerii conflictului au dus la o congestionare a portului românesc și au scos la lumină o parte din probleme și ineficiențe, cum ar fi abandonarea infrastructurii feroviare din port și nevoia de investiții. Miza pentru exportatorii ucraineni, operatorii portuari, administrația portului și autoritățile este uriașă: o criză alimentară amenință lumea,

iar de cât de rapid sau de lent se mișcă lucrurile în portul Constanța depinde într-o anumită măsură evitarea acesteia.

Pe lângă investițiile pe care le fac operatorii privați, esențiale sunt și cele făcute de administrația porturilor și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, administratorul infrastructurii feroviare din port, dar și cele făcute de către CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța.

Într-un interviu pentru Intermodal&Logistics, **Florin Goidea, directorul general al CN Administrația Porturilor Maritime SA Constanța** vorbește despre măsurile luate de administrație pentru a ajuta la decongestionarea portului, investițiile aflate în derulare, dar și despre oportunitatea portului de a se dezvolta ca hub pe ruta TransCaspică.

**Intermodal&Logistics:** De la debutul războiului din Ucraina, Portul Constanța s-a aflat în lumina reflectoarelor, fiind principala poartă a mărfurilor din Ucraina – cereale, containere și alte tipuri de mărfuri. Care este traficul total de mărfuri cu proveniență/ destinație Ucraina derulat prin Portul Constanța și celelalte porturi maritime românești?



**Florin Goidea:** De la începutul războiului, 24 februarie 2022, traficul total de mărfuri pe relația Ucraina derulat prin Portul Constanța a fost de 1,73 milioane tone. Cele mai mari cantități sunt cele de cereale, dar au mai sosit în port și echipamente, fosfat, laminate, minereuri de fier. Numărul containerelor din Ucraina a fost de 7.473 unități, dintre care 6.470 au fost deja expediate, restul fiind în proceduri de expediere. Până în prezent, **traficul de cereale pe relația Ucraina a fost de 1.165.319 tone.** Din această cantitate totală de cereale de proveniență Ucraina, **au plecat la export, din Portul Constanța, peste 785.000 tone, la bordul navelor maritime.** Restul de 370.000 tone de cereale sunt depozitate în silozuri și urmează să fie exportate conform

contractelor încheiate cu operatorii privați. La această dată (n.red. 19 iulie 2022), **sunt avizate să sosească alte 170.000 tone de cereale, cele mai multe pe barje de la Reni și Izmail.**

**Intermodal&Logistics:** Care sunt estimările de trafic de mărfuri prin portul Constanța pentru anul 2022?

**Florin Goidea:** Conform datelor preliminare, în primul semestru al acestui an, **traficul total de mărfuri** înregistrat în porturile maritime românești a depășit **37,56 milioane tone,**

**din care cerealele sunt în cantitate de 12,17 milioane tone.** În aceste condiții se înregistrează creșteri de trafic de mărfuri față de anul trecut, un an cu un trafic record pentru porturile maritime românești, de circa 17%. În cazul cerealelor, creșterea este de circa 9%. Dacă acest trend se va menține, estimăm că sunt condiții pentru a depăși datele înregistrate în 2021, un an de trafic record pentru porturile maritime românești. Să nu uităm că, în 2021, traficul total de mărfuri a fost de 67,5 milioane tone, fiind cel mai mare trafic de mărfuri din istoria porturilor maritime românești. Consider că în acest an sunt premisele de a depăși acest trafic record.

## **Măsuri pentru reducerea aglomerației în Portul Constanța**

**Intermodal&Logistics:** Ce măsuri a luat CNAPMC pentru a sprijini operatorii portuari în această perioadă și pentru a reduce aglomerația?

**Florin Goidea:** Pentru a veni în sprijinul operatorilor portuari și pentru a le oferi condiții de atragere a traficului de mărfuri, suntem concentrați pe investițiile în infrastructura portuară, atât din fonduri europene, cât și din surse proprii. Numai în acest an, investițiile din fonduri proprii, direcționate în principal în infrastructura portuară – rutieră, de alimentare cu apă, de iluminat, etc, sunt în valoare de 129 milioane lei. Compania Națională Administrația Porturilor Maritime SA Constanța are în derulare proiecte europene în valoare de peste 90 milioane euro și este implicată, în prezent, în atragerea de fonduri europene în valoare totală de 400 milioane euro.

Master Planul revizuit al Portului Constanța, acum în lucru, va avea în vedere și noi propuneri de proiecte venite din partea comunității portuare. Strategia de dezvoltare revizuită a Portului Constanța va conține lista proiectelor de investiții pe termen scurt, mediu și lung, la care vor fi adăugate rapoarte cu privire la strategia de digitalizare, strategia de protecție a mediului, privind dezvoltarea Portului Constanța ca un port verde. Va fi abordată inclusiv strategia energetică a Portului Constanța, cu detalierea utilizării combustibililor alternativi. Pentru această perioadă aglomerată s-au luat măsuri suplimentare adecvate în ceea ce privește funcționarea infrastructurii portuare. În fiecare an, în campania agricolă, numărul camioanelor care vin în Portul Constanța este mai mare față de alte perioade ale anului. În acest an, la acest aflux de mărfuri se adaugă TIR-urile care vin din Ucraina, cu mărfuri pentru a fi exportate (cerealele vin pe barje și cale ferată).

Recent, am amenajat o parcare pentru TIR-uri, pe un teren de lângă Poarta 9, cu o capacitate de 120 de camioane, fiind astfel evitată blocarea porților de acces în port. Pentru fluidizarea traficului de mărfuri prin porturile maritime românești și pentru a putea opera mai multe cantități de mărfuri, este esențial ca mărfurile să fie expediate rapid din port, astfel încât parcările să fie evitate în terminale. În interiorul portului, CN Administrația Porturilor Maritime SA a fluidizat traseele pentru camioane, prin organizarea fluxurilor de trafic separate pentru intrarea și ieșirea din port, în funcție de diferitele categorii de

vehicule. De exemplu, traseul camioanelor care transportă cereale este diferit pentru camioanele goale față de cele încărcate. A fost prioritizat accesul camioanelor în port și terminale, iar echipe ale APC și ale Poliției Port fluidizează traficul vehiculelor pentru a evita blocajele și aglomerația infrastructurii rutiere. Au fost create și noi rute de marfă, odată cu deschiderea Porții 14, unde funcționează vama și poliția de frontieră.

Totodată, pentru a evita aglomerația la porți, CN Administrația Porturilor Maritime a lansat o aplicație disponibilă în Google Play și Apple Store, Constanța Port ALL, pentru a se putea plăti online accesul în porturile maritime. În plus, s-a suplimentat sistemul de semnalizare rutieră din port cu indicatoare noi în zonele de interes pentru a interzice staționarea, interzice accesul etc. și de asemenea cu indicatoare de orientare. Având în vedere creșterea numărului de camioane și implicit a conducătorilor auto ucraineni în zona Constanța-Sud s-au tipărit flyere în limbile română, engleză, ucraineană și turcă care cuprind, pe lângă un minim de informații necesare și harta portului cu reprezentarea locațiilor unde se regăsesc principalii operatori economici de destinație ai acestor camioane. Flyerele respective se înmânează în mod gratuit conducătorilor auto în punctul de intrare din Poarta 10bis.



**Intermodal&Logistics:** Noul context geo-politic reprezintă o oportunitate pentru Portul Constanța din perspectiva dezvoltării transportului multimodal prin Middle Corridor. Cum poate capitaliza portul Constanța această oportunitate și care sunt avantajele pe care le oferă Constanța?

**Florin Goidea:** În contextul actual, rolul strategic al Portului Constanța de hub de mărfuri regional este mai pregnant ca niciodată. Constanța a devenit un nod maritim vital pentru legătura între Europa de Vest și Est-Centrală cu Asia Centrală, Orientul Îndepărtat și Africa de Nord. Importanța portului este dată inclusiv de conexiunile strategice navale cu Dunărea, dar și feroviare sau rutiere, fie cu alte state membre ale Uniunii Europene, fie cu state non-UE. Portul Constanța, cu cele mai mari adâncimi din Marea Neagră, are rolul său pe Drumul Mătășii, în cadrul proiectelor de transport intermodal, prin potențialul său de atragere a fluxurilor de mărfuri și avantajele acestei rute de transport.

Totodată, Dunărea ca arteră principală pentru tranzitul de mărfuri către și dinspre Europa Centrală poate fi un atu prin care să contribuim la refacerea Drumului Mătășii într-o versiune adaptată acestui secol. Administrația Porturilor Maritime s-a implicat activ într-un proces continuu de menținere și căutare a unor noi parteneriate între porturile de la



Marea Neagră, cu scopul deschiderii de noi rute comerciale cu porturi din întreaga lume. Recent, a fost reluată o **linie regulată de Ro-Pax între porturile Constanța și Batumi (Georgia)**.

Sunt discuții și negocieri pentru deschiderea altor rute. Totodată, sunt funcționale 16 linii regulate de transport containere, Constanța fiind pe aceeași rută cu porturi din Orientul Îndepărtat.

**Intermodal&Logistics:** Care sunt perspectivele de atragere de noi investitori în Portul Constanța în următoarea perioadă?

**Florin Goidea:** Există interes pentru porturile maritime românești, în special pentru proiectele sale majore, de mărire a capacității, proiecte care se pot realiza pe termen mediu și lung. Pentru proiectele de dezvoltare care implică investiții de peste 500 milioane euro, de exemplu dezvoltarea molurilor 3S și 4S, implementarea acestora se poate realiza în parteneriat public privat cu implicarea Guvernului României și asistență tehnică din partea Băncii Mondiale. În discuții, pe aceleași coordonate de implementare, se găsește și proiectul major privind dezvoltarea etapizată a insulei artificiale.

## Proiecte de investiții în infrastructura Portului Constanța

În 2021, au fost finalizate două contracte importante finanțate prin POIM: modernizarea infrastructurii portuare prin asigurarea creșterii adâncimilor șenalelor și bazinelor și a siguranței navigației în Portul Constanța (dragaj de investiții), proiect cu o valoare de 40,72 milioane euro și implementarea unei dane specializate într-o zonă cu adâncimi mari (Dana 80) cu o valoare 5,55 milioane euro.

Au fost semnate deja contracte de finanțare, prin POIM, pentru următoarele proiecte, aflate în faza de implementare:

- Extinderea la 4 benzi a drumului dintre Poarta 10 bis – Poarta 10 – valoarea contractului de finanțare 12,41 milioane euro
- Modernizarea infrastructurii de distribuție a energiei electrice în Portul Constanța, cu o valoare a contractului de finanțare de 23,05 milioane euro.
- Extinderea cheurilor danelor 10 și 12 din zona Midia, inclusiv consolidări în spatele cheurilor, cu o valoare a investiției de 16,93 milioane euro.

Prin **CEF Transport** a fost aprobat, recent, proiectul privind asigurarea condițiilor electrice de racordare la cheu a navelor în Portul Constanța (regim Cold Ironing) în vederea interconectării la TEN-T pentru implementarea proiectului EALING, cu o valoare de 18,8 milioane euro.

**Sursa:** <https://www.intermodal-logistics.ro/>